Należność pocztowa opłacona ryczałtem

Rok XII. Warszawa dnia 15 czerwca 1931 r. Nr. 10-12 (192-194)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIĄZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE, POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca. Redakcja i Administracja **Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel.:** 195-28 i 539-00. **Konto czekowe P. K. O.** 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

TREŚĆ NUMERU: **Wojsko, Policja i kolejarze. — Szczeblowanie. — Kongres I. T. F. w Londynie. — Zjazd Maszynistów Duńskich. — Życie Związkowe:** Posiedzenie Zarządu Głównego. — Stan Majątkowy Z. Z. K. na dzień 31.XII.1930 r. — Zestawienie obrotów z K. O. % za czas od 1.I do 31.XII. 1930 r. — Tabela kasowa. — Podziękowania. — Ogłoszenie.

WOJSKO, POLICJA I KOLEJARZE

Obniżając pobory pracowników państwowych o 15%. Rząd podał nam do wiadomości i kazał nam wierzyć, że to zarządzenie jest nieodzownem ze względu na ciężką sytuację Skarbu Państwa i na konieczność utrzymania zagrożonej równowagi budżetu. Niewiedzieliśmy wprawdzie dlaczego należy zaczynać oszczędności, odejmując od ust państwowych głodomorów suchy kęs chleba nie zaś np. od funduszów dyspozycyjnych, kredytów na zbrojenia, wysokich sum na wychowanie fizyczne i t. p. myśleliśmy jednak, że w skarbie Państwa naprawdę jest źle.

Ale rychło okazało się, że komunikat rządowy jest przesadnie pesymistyczny, że tak znowu źle nie jest, jakby się zdawało. W budżecie Ministerstwa Spraw Wojsk. były mimo wszystko oszczędności i to pokaźne, skoro Skarb Państwa, mimo rzekomo tak ciężkiej sytuacji nie zażądał wpłacenia tych oszczędności do kas skarbowych celem pokrycia deficytu, czy też celem odciążenia wydatków w roku bieżącym, lecz zezwolił na wypłacenie 7½ miljona z tych oszczędności w formie remuneracji oficerom. W krótki czas potem ujawnił się znowu w tymże samym budżecie wojskowym stan bardzo pomyślny — skoro obniżenie poborów zawodowych wojskowych o 15% okazało się zbędne i skoro wystarczyło obniżyć pobory tej gałęzi pracowników państwowych tylko o 5%.

Mało tego: Po kilku tygodniach upawniły się oszczędności w budżecie policji państwowej, co znowu pozwoliło wypłacić oficerom, szeregowym i urzędnikom policyjnym 10%-owy dodatek.

Wynikałoby stąd, że sytuacja Skarbu Państwa poprawiła się znacznie. Wypada bowiem podkreślić, że zarówno wojsko, jak i policja, same niczego nie produkują i pracą swoją żadnych zysków skarbowi państwa nie przynoszą. Na ich utrzymanie obracane są wpływy podatkowe oraz dochody z przedsiębiorstw i monopolów państwowych. Gdyby zatem prawdą było to, co czytamy w oświadczeniach różnych osób kompetentnych i miarodajnych, to w okresie malejących wpływów podatkowych i zmniejszających się dochodów z przedsiębiorstw państwowych i monopolów — mnożenie wydatków na wojsko i policję nie byłoby możliwe.

Należy zatem stwierdzić, że fakty przeczą oficjalnym enuncjacjom członków Rządu. Nastąpiła zapewne jakaś bliżej nieznana poprawa sytuacji o czem jednakże czynniki miarodajne z nieznanych również powodów wolą zamilczeć. W każdym jednak razie pewnem jest, że to mnożenie dochodów i ta poprawa sytuacji nie jest dziełem i zasługą ani wojska ani policji.

Budżet stanowi jednolitą całość, „oszczędność" na etatach policyjnych nie jest bynajmniej oszczędnością, a posługiwanie się tym argumentem nikogo nie przekona. W chwili, gdy redukuje się budżet, jako całość o 300 czy też nawet więcej miljonów — nieobsadzanie pewnej ilości etatów w policji odciąża tylko sytuację zmniejsza wydatki ze skarbu Państwa na utrzymanie tego resortu, ale, wobec braków w innych dziedzinach, oszczędności nie stanowi.

Mimowoli nasuwa się zatem przypuszczenie, że całe nasze dotychczasowe rozumowanie aczkolwiek, oparte o niewątpliwe i ujawnione publicznie fakty było błędne, że inna jest przyczyna faworyzowania wojska i policji.

Myśl zwraca się uporczywie w jednym kierunku — oto uprzywilejowani są ci właśnie, którzy mają w ręku broń i którymi posłużyć się można celem utrzymania „porządku", „karności" i „posłuszeństwa". Przywileje przyznane wojsku i policji, znoszą ostatecznie wspólność doli i niedoli, którą dotychczas te kategorje dzieliły z resztą nieuzbrojonych pracowników państwowych. Nie istnieje już solidarność interesów. Wojsko i policja, wie już teraz, że Rząd o nie dba i że umie dla nich wynaleźć środki materjalne nawet w okresie najsilniejszego przesilenia i najgroźniejszej katastrofy ekonomicznej.

Są to fakty wymowne, ich właściwe znaczenie jest wprost namacalne tak, że stawianie kropki nad i jest zupełnie zbyteczne.

Trzeba jednakże choćby tylko dla pamięci zestawić stylem telegraficznym fakty i zdarzenia:

Wstrzymanie etatów i awansów, podwyższenie podatku dochodowego, redukcja dni pracy i redukcja osobowa, obniżenie djet i ryczałtów, cofnięcie 15% dodatku, pogorszenie przepisów emerytalnych, pogłoski o pogorszeniu pragmatyki motywowa-

ne koniecznością utrzymania równowagi budżetu — to dla jednych, a remuneracje, 10% dodatku i polepszenie warunków zaliczania czasu służby do emerytury — to dla drugich.

Nie potrzebujeby ani ujawniać ani nawet podkreślać specjalnie, że taki sposób traktowania pewnej części pracowników państwowych wywołał wśród nich nastrój nie mający nic wspólnego z zadowoleniem czy rezygnacją. Oburzenie jest powszechne i tak głębokie, że lada wstrząs, lada błahy powód doprowadzić może do konsekwencyj nieobliczalnych a groźnych.

Oburzenie to szczególnie jest żywe wśród kolejarzy. Nie mogą oni zapomnieć, że budżet kolei wykazuje dotąd jeszcze zgórą 200 miljonów czystego dochodu, że w wydatkach kolei jest około 180 miljonów wydatków zbędnych, narzuconych kolejom bez racji i uzasadnienia, że wreszcie budżet kolejowy odciążony został ostatnio pokaźnie, dzięki objęciu budowy nowej linji węglowej przez konsorcjum francuskie. Koleje dają zatem zyski i posiadają oszczędności istotne, nie fikcyjne. A zyski te pochodzą z pracy kolejarzy z ich ofiarności, z ich niedostatku. Dlaczegoż tedy zysków tych nie można obrócić na poprawę ich bytu, tak, jak to się czyni z wojskiem lub policją? Czyżby dlatego tylko, że kolejarze nie mają broni? Nie trzeba jednak zapominać, iż całkiem bezbronnymi kolejarze nie są. Mają doniosłą broń ekonomiczną w swoich rękach, broń często skuteczniejszą i groźniejszą od kul i bagnetów. Jako lojalni, spokojni i dbający o dobro Państwa obywatele, broni tej nie używają i nie szermują nią nawet lekkomyślnie. Cierpliwość ludzka jednak ma swoje granice, a wytrzymałość na krzywdy moralne i materjalne też nie jest bez końca.

Doświadczenie wielu stuleci wskazuje, że wojsko i policja nie jest w stanie opanować i stłumić wybuchów niezadowolenia mas, zropaczonych do ostatka i gotowych na wszystko, zwłaszcza jeśli się te masy nietylko dotkliwie krzywdzi ekonomicznie, lecz nadto drażni boleśnie a bezpotrzebnie.

SZCZEBLOWANIE

W ostatnich dniach ukazały się w prasie codziennej wiadomości, jakoby Rada Ministrów postanowiła wstrzymać posunięcia w szczeblach, przypadające na dzień 1 lipca 1931. Pogłoski te wywołały poważne zaniepokojenie, zwłaszcza, iż rozpowszechniła je między innemi także półrzędowa ajencja prasowa „Iskra".

Mimo wszystko jednakże pogłoski te wydają się nam nieprawdopodobne. Według obowiązującej dotąd, nie uchylonej, i nie zmienionej w tym względzie **ustawy** uposażeniowej posunięcie do wyższego szczebla odbywa się **automatycznie** co 3 lata i nie jest zależne, ani od uznania władzy ani też o żadnych innych ubocznych względów np. fiskalnych. Rada Ministrów nie posiada prawa zmieniania ustaw ani też uchylania lub zawieszania czasowego ich mocy obowiązującej.

Zatem odmowa przyznania wyższego szczebla, wzgl. wypłacenia podwyższonych z tego tytułu poborów tym pracownikom, którym się to według ustawy należy, byłaby wyraźnem pogwałceniem służących im praw dokonanem w dodatku z pełną świadomością bezprawności.

Wątpimy zatem, aby Rada Ministrów mogła wydać podobne zarządzenie. Dotąd bowiem wszystkie godzące w pracowników zarządzenia oszczędnościowe nie przekraczały granicy prawa obowiązującego. Gdyby jednakże, co w czasach obecnych nie jest wykluczone, zarządzenie takie zostało istotnie wydane — pracownicy zmuszeni będą odwołać się na drogę sądowo - administracyjną z pełną gwarancją uznania swoich praw. Odpowiednia akcja została już w naszym związku wdrożona.

KONGRES I. T. F. W LONDYNIE

W dniach 22 — 27 września 1930 r. odbył się w Londynie zwyczajny kongres Międzynarodowej Federacji Pracowników Transportowych (I. T. F.). W kongresie wzięło udział 151 delegatów z 27 krajów, reprezentujących 159 centralnych organizacyj. Z ramienia Z. Z. M. obecni byli na kongresie kol. kol. wiceprezes Związku **Spyt** i prezes Sekcji Dyspozytorów **Lisowski.**

Delegaci naszego Związku udali się do Londynu przez Rotterdam w Holandji gdzie przez jeden dzień łącznie z delegatami z innych krajów byli gośćmi holenderskiego związku kolejarzy. Mieli przytem sposobność zapoznać się bliżej ze zdobyczami socjalnemi tamtejszej klasy pracującej, szczególnie zaś z nadzwyczaj owocną działalnością tamtejszych spółdzielni mieszkaniowych, dostarczających członkom konfortowo urządzonych i przepięknie wśród zieleni położonych mieszkań za przystępną cenę.

Po przyjeździe do Londynu delegaci goszczeni byli przez angielską organizację pracowników kolejowych, która starała się pokazać im, w miarę możności, najbardziej godne uwagi osobliwości tego olbrzymiego miasta, liczącego około 8 miljonów mieszkańców.

Dnia 22 września 1930 r., nastąpiło otwarcie Kongresu w sali Caxton Hall. Przemówienie wstępne wygłosił przewodniczący I. T. F., kol. Cramp, witając delegatów i gości, wśród których obecni byli reprezentanci Międzynarodowego Biura Pracy, Międzynarodówki Zawodowej, pokrewnych central międzynarodowych ruchu robotniczego, bratnich organizacyj zawodowych angielskich i t. d. Imieniem rządu angielskiego witał kongres w serdecznych słowach minister Tomshow.

Porządek obrad przewidywał przedewszystkiem sprawozdanie Zarządu z działalności za okres ostatni, następnie obrady nad sytuacją gospodarczą ogólnoświatową z punktu widzenia klasy pracującej, wreszcie wybór nowych władz Federacji i ustalenie miejsca odbycia następnego kongresu. Jeden dzień przeznaczony był na specjalne narady poszczególnych sekcyj, wśród których znajduje się, jako jedna z najliczniejszych, sekcja kolejarzy.

Sprawozdanie Zarządu przyjęto po gruntownej i wyczerpującej dyskusji do wiadomości, udzielając zarządowi absolutorjum. Podkreślić należy, iż I. T. F. wzrasta stale na liczebności i sile, obejmując w chwili obecnej zgórą 2.000.000 członków i zyskując sobie coraz to większe uznanie dzięki powadze i rzeczowości swoich wystąpień, tudzież, dzięki potędze, którą dysponuje, jednocząc pracowników transportowych, pełniących funkcje ważne dla światowego organizmu gospodarczego.

Cenne uwagi o sytuacji gospodarczej światowej i widokach rozwoju gospodarczego z punktu widzenia klasy pracującej, wygłosił znany ekonomista G. D. H. Cole. Referat pełen głębokich myśli i wartościowych wskazówek, charakteryzował tendencje rozwojowe stosunków gospodarczych międzynarodowych i wpływu tych stosunków na położenie warstw pracujących w poszczególnych krajach. Istotny i bezpośredni wzajemny wpływ położenia gospodarczego w poszczególnych krajach, zacieśniające się ustawicznie węzły stosunków gospodarczych między najbardziej nawet odległemi krajami, wreszcie międzynarodowy charakter kapitału i ustawiczne porozumienia zawierane między pracodawcami — czynią międzynarodową współpracę klasy pracującej nieodzownym i bezwzględnym nakazem chwili. Nie wystarcza jednakże wzajemne porozumiewanie się i utrzymywanie kontaktu wzajemnego; niezbędną jest jednolita taktyka, jednolity program i wzajemna pomoc, zarówno moralna, jak też i materjalna. Organizacje winny śledzić rozwój stosunków gospodarczych, poznawać ich istotę, wykrywać istotne motywy postępowania pracodawców i istotną grę sił ekonomicznych, komunikować sobie wzajemnie swoje spostrzeżenia i dzielić się doświadczeniami, aby tem łatwiej i skuteczniej móc spełniać swoje zadania i wywalczyć dla warstw pracujących w każdym z poszczególnym kraju należne im miejsce w społeczeństwie

i należyte, a sprawiedliwe warunki pracy. Wypowiedziane przez referenta przy tej sposobności uwagi na temat struktury i tendencyj rozwojowych gospodarstwa światowego, stanowią zdobycz cenną w pracy związkowej, a materjały przytoczone w odczycie z pożytkiem mogą być wykorzystane w codziennej naszej pracy.

Następny dzień obrad poświęcony był konferencjom specjalnym, na które zebrali się oddzielnie: kolejarze, pracownicy dokowi i portowi, automobiliści, marynarze statków morskich, marynarze statków śródlądowych i tramwajarze.

Na konferencji kolejarzy omawiano zarówno sprawy organizacyjne sekcji kolejarskiej, jak również i niektóre zagadnienia natury ogólnej. Z pośród spraw organizacyjnych omawiano sprawę organizacji zawodowej kolejarzy w Palestynie, tudzież stosunek Federacji do Związku Maszynistów Niemieckich, którzy nieuregulowawszy dotąd stosunków z ogólnym Związkiem kolejarzy niemieckich narazie do I. T. F. nie należy aczkolwiek uchwalił przystąpienie do I. T. F. na ostatnim kongresie.

Z pośród spraw natury ogólnej omawiano sposób wykonywania uchwał konferencji kolejarskiej w Madrycie, ponadto zaś doniosłą sprawę pojedynczej obsługi parowozów elektrycznych i spalinowych oraz, w porozumieniu z sekcją automobilistów, sprawę zniesienia przejazdów na liniach nowowybudowanych i stopniowego usuwania przejazdów na linjach dawnych, gdyż żadne sygnały ani urządzenia nie są w stanie zapobiec licznym wypadkom, kończącym się śmiercią lub ciężkiem kalectwem, Zarząd I. T. F. otrzymał polecenie zbadania tej sprawy przy pomocy specjalnej ankiety i podjęcia starań w organizacjach międzynarodowych tudzież u poszczególnych rządów celem wprowadzenia w życie uchwał sekcji.

Następny dzień obrad poświęcony był przeważnie sprawom wewnętrznym Federacji. Kongres zajął się uporządkowaniem spraw finansowych i uregulowaniem systemu wpłacania składek, wybrał Zarząd, Wydział Wykonawczy i Sekretarzy, następnie zaś uchwalił, iż następny kongres odbyć się winien w Pradze czeskiej.

Nie sposób w krótkiej notatce podzielić się z czytelnikami wszystkiemi wrażeniami ze Zjazdu oraz całokształtem cennych doświadczeń i wartościowych informacji, które delegaci na kongresie zdobyli i Zarządowi Związku do wykonania przekazali. Podkreślić jednak wypada, iż z okazji kogresu, delegaci nasi zapoznali się z maszynistami wszystkich nieomal krajów świata, licznie przybyłymi na kongres, bądź to w charakterze delegatów własnych organizacyj, bądź też w składzie delegacyj ogólnych związków kolejarskich tych krajów, z których odrębna organizacja maszynistów nie istnieje. W ten sposób Związek nasz dał się poznać kolegom naszym z całego świata zyskując sobie stosunki, z których w razie potrzeby z pożytkiem dla członków będzie mógł korzystać.

Wreszcie z uznaniem podkreślić wypada, iż współpraca nasza z delegacją Z. Z. K. oraz Związku Transportowców była pod każdym względem zgodna i harmonijna, za co delegaci nasi składają przedstawicielom tych związków w osobach kol. kol. Maxamina, Dudy, Packana i Guziałka serdeczne podziękowanie.

ZJAZD MASZYNISTÓW DUŃSKICH

W dniach 6, 7 i 8.V.1931 r. odbył się w Kopenhadze, w Danji Walny Zjazd Związku Maszynistów Duńskich. Na Zjazd ten zaproszona została nasza organizacja, którą reprezentowali koledzy: Prezes **Borkowski** i Sekretarz Generalny **Siadak.** Ponadto uczestniczyli w tym Zjeździe w charakterze gości przedstawiciele związków maszynistów kolejowych Szwecji, Norwegji i Holandji. W skład delegacji holenderskiej wchodził kol. Joustra, znany naszym delegatom, którzy brali udział w X-tym Walnym Zjeździe w Poznaniu. Na Zjazd ten Związek Maszynistów Kolejowych Duńskich zaprosił także przedstawicieli tamtejszych władz kolejowych oraz przedstawicieli innych związków kolejowych duńskich. Delegatów naszych, jako też wszystkich innych delegatów obcych państw, oczekiwali przedstawiciele Zarządu Głównego Związku Maszynistów Duńskich na dworcu w Kopenhadze i od tej chwili, aż do wyjazdu do kraju rodzinnego otaczali wszystkich delegatów, a w szczególności naszych przedstawicieli troskliwą opieką i nad wyraz serdeczną gościnnością, nie szczędząc trudów i zabiegów w tym względzie. Po umieszczeniu przyjezdnych w przygotowanych zgóry kwaterach, poproszono ich na pokaz filmowy z dziedziny technicznej pod tytułem: „Proces wydobywania węgla kamiennego i jego wartość dla celów przemysłowych". Na pokazie tym prócz przedstawicieli zagranicznych, administracji kolejowej i delegatów brało udział wielu członków tego Związku wraz z rodzinami. Następne dni, t. j. 7i 8 maja b. r. poświęcone były wyłącznie obradom fachowym, związanym ze służbą drużyn parowozowych.

Obrady rozpoczęto o godzinie 10-ej rano odśpiewaniem przez obecnych delegatów pieśni maszynistowskiej, skomponowanej przez jednego z członków Związku. Następnie Prezes tego Związku, Kol. Jensen, znany naszym delegatom z X-go Walnego Zjazdu naszej organizacji, otworzył obrady, witając wszystkich obecnych, a w szczególności przedstawicieli zagranicznych. Po załatwieniu wstępnych formalności, dotyczących porządku obrad, udzielił głosu delegatom zagranicznym. W imieniu naszej organizacji przemawiali Prezes kol. Borkowski i Sekretarz Gen. kol. Siadak. Przemówienia ich, przetłumaczył na język duński Sekretarz Związku kol. Kuhn. Poza przedstawicielami zagranicznemi przemawiał przedstawiciel administracji kolejowej oraz delegaci bratnich organizacyj duńskich. Delegatów z prawem głosu brało w tym Zjeździe udział 100, w stosunku jeden delegat na 20-tu członków Związku, gdyż organizacja Maszynistów Duńskich liczy około 2.000 członków. Obrady rozpoczynano punktualnie o godzinie 10-ej rano, a kończono punktualnie o godzinie 7.30 wieczorem. W ciągu dwudniowych obrad wyczerpano cały materjał zjazdowy i dokonano wyboru nowych władz związkowych, przyczem skład ich pozostał niezmieniony. W toku obrad omawiano tak sprawy postulatowe, jak też i organizacyjne. Przy tej okazji podajemy naszym czytelnikom krótki zarys stosunków służbowych i uposażeniowych maszynistów kol. w Danji.

Kolejarze duńscy zaszeregowani są do osiemnastu grup uposażeniowych, w tem maszynista parowozowy do X-ej grupy, kandydat na maszynistę do XII-ej grupy. Prócz maszyn parowych w kolejnictwie duńskiem są w użyciu także maszyny pociągowe, pracujące siłą elektryczną oraz siłą motorową (t. zw. maszyny dieslowskie). Maszyny elektryczne i dieslowskie, obsługiwane są tylko przez jedną osobę, t. j. maszynistę, który zaszeregowany jest do XI-ej grupy uposażeniowej. Uposażenie kolejarzy duńskich, w a tem maszynistów i pomocników składa się z trzech pozycyj, a mianowicie: z pensji zasadniczej, dodatku regulacyjnego i z dodatku miejscowego. Początkowa pensja zasadnicza pomocnika maszynisty wynosi 2.250 koron, dodatek regulacyjny 468 koron i dodatek miejscowy 480 koron razem 3.198 koron rocznie. Najwyższe osiągalne pobory dla pomocnika maszynisty, które może uzyskać po 9 latach służby wynoszą: pensja 2.700 koron, dodatek regulacyjny 468 koron i dodatek miejscowy 480 koron, razem 3.648 koron rocznie. Pomocnik maszynisty dochodzi od najniższej pensji do najwyższej w ciągu 9-ciu lat w ten sposób, że co trzy lata otrzymuje podwyżkę w wysokości 150 koron. Pensja maszynisty składa się także z tych trzech pozycyj, a mianowicie, najniższe uposażenie jego wynosi: pensja 3.060 koron, dodatek regulacyjny 504 korony, i dodatek miejscowy 4880 koron, razem 4.044 korony rocznie. Najwyższe uposażenie maszynisty wynosi: pensja 3.780 koron, dodatek regulacyjny 504 korony i dodatek miejscowy 480 koron, razem 4.764 korony rocznie.*)

*) Dla orjentacji podajemy, że 1 korona duńska posiada wartość 2 zł. 39 groszy. Szczegółowych danych o poziomie cen w Danji nie posiadamy. Nagół koszty utrzymania są tam wyższe mniejwięcej o 30% niż w Polsce.

Maszynista parowozowy dochodzi od najniższego uposażenia do najwyższego w ciągu 6-ciu lat, a mianowicie, co trzy lata uzyskuje podwyżkę 360 koron tak, że najwyższe uposażenie uzyskuje o trzy lata wcześniej od pomocnika maszynisty. Maszynista maszyn pędzonych motorem Diesla, który jest także fachowcem rozpoczyna z pensją 2.240 koron i dochodzi do najwyższego uposażenia w ciągu 6-ciu lat, które wynosi 3.540 koron. Awansuje co trzy lata o 300 koron. Maszynista maszyn elektrycznych (akumulatorowych) — fachowiec, rozpoczyna od najniższej pensji wynoszącej 2.820 koron i dochodzi w ciągu 5-ciu lat do najwyższej pensji, wynoszącej 3.000 koron. Pensje tych dwóch kategoryj maszynistów składają się z analogicznych dodatków, jakie otrzymują maszyniści maszyn parowych.

Pensje powyższe otrzymuje maszynista w miejscowości największej, to jest w Kopenhadze. W miejscowościach mniejszych jest różnica tylko w dodatku miejscowym, a mianowicie: Kopenhadze, t. j. w miejscowości pierwszej klasy, pracownik otrzymuje tytułem tego dodatku 480 koron, w miejscowościach drugiej klasy 432 korony, w miejscowościach klasy trzeciej 318 koron, w miejscowości klasy czwartej 228 koron, a miejscowościach klasy piątej 108 koron. Dodatek ten wypłacany jest w poszczególnych miejscowościach w równej wysokości od najwyższego do najniższego pracownika kolejowego, a mianowicie: najwyższy dygnitarz kolejowy i pracownik w najniższej grupie otrzymują ten dodatek w równej wysokości. Dodatek regulacyjny natomiast uzależniony jest od wysokości posiadanej grupy. Dodatków ekonomicznych na żonę i dzieci kolejarze duńscy nie otrzymują. Dodatki uboczne pobierają tamtejsze drużyny parowozowe w formie godzinowego; systemu kilometrowego w Danji niema. Za godzinę otrzymuje maszynista 28 örów, pomocnik maszynisty 20 örów, za godzinę służby nocnej otrzymuje maszynista 38 örów, pomocnik maszynisty 27 örów. Czas nocny liczy się od godziny 22 do godziny 6-ej rano.

Godzinowe to otrzymuje tak maszynista, jak i pomocnik za godziny faktycznej jazdy, nie licząc przygotowania i oddania parowozu, pozatem otrzymuje te same stawki za godziny wypoczynkowe w parowozowniach zwrotnych bez względu na ilość tych godzin. W miesiącach liczących 31 dni wyjeżdżają tamtejsze drużyny najwyżej 208 godzin, a w miesiącach liczących 30 dni najwyżej 200 godzin. Czasu tego pod żadnym warunkiem przekroczyć nie wolno. Wynika stąd że sama administracja zasadę 8-mio godzinnego dnia pracy ściśle przestrzega. Godzinowe dla maszynisty na przetoku wynosi 13 örów za godzinę.

Premja za oszczędne zużywanie węgla oraz smarów w kolejnictwie duńskim nie istnieje. Drużyny parowozowe w rozchodowaniu temi materjałami nie są zupełnie krępowane. Norma rozchodu paliwa istnieje, tylko w budżecie kolei duńskich, ale w niczem nie obowiązuje drużyn parowozowych.

Umundurowanie otrzymują drużyny parowozowe duńskie bezpłatnie. Mundur składa się z sukiennej marynarki, sukiennych spodni i czapki, które to przedmioty otrzymuje pracownik na okres jednego roku. Płaszcz sukienny otrzymuje na okres trzech lat. Umundurowanie jest nadzwyczaj dobrze skrojone i zrobione z bardzo dobrego sukna. Zewnętrzny wygląd kolejarzy duńskich sprawia dla oka bardzo miłe i estetyczne wrażenie.

Pracownicy kolejowi duńscy naprawdę godnie reprezentują tamtejsze kolejnictwo. Pracownik kolejowy polski, a w szczególności maszynista i pomocnik pod tym względem jest daleko w tyle za tamtejszemi kolegami i narazie trudno marzyć, by w najbliższej przyszłości mógł tym kolegom zewnętrznym wyglądem dorównać. Prócz tego otrzymują drużyny parowozowe ciepłą odzież zimową, a mianowicie: kożuch i buty filcowe zupełnie bezpłatnie, kożuch na lat 5, buty na lat 3.

Ulgi przejazdowe są unormowane w następujący sposób: dowodów tożsamości, uprawniających na zakup biletów po zniżonej cenie, tamtejsi kolejarze nie otrzymują, natomiast pracownik w służbie czynnej otrzymuje nieograniczoną ilość biletów bezpłatnych. Członkowie rodziny, żona i dzieci otrzymują w ciągu roku 12 bezpłatnych biletów. Maszynista otrzymuje przejazd drugą klasą, pomocnik maszynisty III-cią klasą. Po ukończeniu 40-go roku życia maszynista otrzymuje bezpłatny bilet imienny na całą Danję, aż do końca pozostawania w służbie czynnej.

Badania pracowników odbywają się w sposób następujący: przy przyjęciu na kolej kandydat poddany jest szczegółowemu badaniu lekarskiemu, następne badania w trakcie pełnienia obowiązków służbowych, odbywają się co 5 lat. Wrazie utracenia w trakcie służby ostrości wzroku, za zezwoleniem lekarzy wolno maszyniście parowozowemu pełnić służbę w okularach. Pomimo to, jak nas informowali tamtejsi koledzy, przejechanie sygnału należy w Danji do wielkiej rzadkości. Badanie na rozpoznawanie kolorów odbywa się za pomocą tablic kolorowych w analogiczny sposób jak u nas. Również wolno jest jeździć w okularach (za zezwoleniem lekarzy okulistów) maszynistom holenderskim, jednakże dopiero po ukończeniu 45 roku życia.

Przyjęcia kandydatów na stanowiska kolejowe odbywają się w sposób następujący: pracownik przyjmowany jest odrazu jako kandydat na określone stanowisko kolejowe, a mianowicie: na stanowisko maszynisty przyjmowani są tylko ślusarze ze świadectwem cechowem, względnie izby rzemieślniczej z ukończoną praktyką ślusarską. Po przyjęciu pracuje nowo przyjęty kandydat trzy miesiące przy bieżącej naprawie w parowozowni, trzy miesiące przy czyszczeniu parowozu, myciu kotłów, docieraniu armatury i t. p.; następnie 5 miesięcy w warsztacie kolejowym przy głównej naprawie parowozów. Prócz tego kandydat musi mieć ukończoną 7-mio klasową szkołę powszechną i odpowiadać kwalifikacjom zdrowotnym. Po przepracowaniu tych 11-tu miesięcy kandydat ten pełni jako trzeciak służbę palacza przez okres dni 14-tu, następnie pełni przez 6 tygodni służbę pomocnika maszynisty u specjalnego maszynisty, upoważnionego przez władze kolejowe do szkolenia kandydatów. Maszynistów takich, t. zw. nauczycieli jest w samej Kopenhadze około 20-tu. Za wyszkolenie jednego kandydata otrzymuje ten maszynista wynagrodzenie w wysokości 50 koron. Po odbyciu pierwszych 6-ciu tygodni służby pomocnika kandydat ten skierowany jest do drugiego maszynisty (nauczyciela) na dalsze 6 tygodni nauki. Tych dwóch maszynistów wydaje administracji kolejowej opinję, czy kandydat nadaje się na maszynistę. W razie, gdy opinja obu maszynistów jest ujemna, kandydat podlega zwolnieniu z kolei. W wypadku gdy jeden z maszynistów wyda o pracowniku po odbyciu tej próbnej służby opinję dobrą, a drugi ujemną, kieruje się pracownika do trzeciego maszynisty (nauczyciela). W tym wypadku musi kandydat otrzymać przynajmniej od dwóch maszynistów opinję dobrą, t. j., że nadaje się na to stanowisko, by móc pozostać nadal w służbie. W razie dwóch opinji ujemnych zostaje bezapelacyjnie z kolei zwolniony. Po odbyciu tej próbnej służby i po otrzymaniu opinji dobrej kieruje się kandydata do specjalnej szkoły kolejowej, która ma swą siedzibę w Kopenhadze. Szkoła ta, którą goście zagraniczni, w tem i nasi przedstawiciele szczegółowo zwiedzili, postawiona jest na poziomie nadzwyczaj wysokim. Kandydat umieszczony jest w tej szkole na okres 6-ciu tygodni. W szkole tej otrzymuje pełne wyżywienie, naukę, mieszkanie, spanie łącznie z bielizną pościelową za opłatą jednej korony dziennie.

Szkoła ta wyposażona jest we wszelkie przedmioty potrzebne do należytego wyszkolenia personelu a mianowicie: podręczniki, rysunki, modele, różne przekroje aparatów parowozowych, kompletne stacje sygnalizacyjne, kompletne urządzenia sygnałów, zwrotnic normalnej wielkości, zmontowanych na terenie przylegającym do szkoły i t. p. Pozatem pracownicy ci mają do dyspozycji czytelnię z dużą ilością książek, salę klubową z radjoodbiornikiem i fortepianem. Rygor w szkole tej panuje prawie, że wojskowy. Kursiści budzeni są ze snu o godz. 6.15 rano, lekcje trwają z przerwami koniecznemi na

spożycie posiłków do godz. 8-ej wieczór. Czas od godz. 8-ej do 10-ej wieczór uczeń może poświęcić swoim rozrywkom. O godz. 10-ej każdy z kursistów obowiązkowo musi być w szkole i kłaść się do snu. W razie nie zastosowania się do tych rygorów podlega wydaleniu ze szkoły, co jest równoznaczne z wydaleniem z kolei. Ogólna ilość godzin nauki wynosi w ciągu tych sześciu tygodni 234 godz. W szkole tej wykładają inżynierowie i wyżsi urzędnicy kolejowi. Egzamin odbywa się w specjalnej sali egzaminacyjnej przed gronem profesorów. Ze wszystkich przedmiotów, wykładanych w tej szkole kandydat winien zdać z wynikiem dobrym, w przeciwnym razie podlega zwolnieniu. Nawiasem dodać wypada, iż kandydatów na maszynistów przyjmuje się nie niższych jak 1 metr 65 cm.; poniżej tej miary żaden ze zgłaszających się na to stanowisko przyjętym być nie może. Na zapytanie naszych przedstawicieli, dlaczego niższych wzrostem kandydatów się nie przyjmuje, otrzymaliśmy odpowiedź, iż podyktowane to jest wielkością nowoczesnych parowozów, których pracownik niski wzrostem obsłużyć by nie mógł. Jak z powyższego wynika przyjmowanie kandydatów na maszynistów i szkolenie jest bardzo precyzyjne, gdyż wymaga się od nich naprawdę dużo, jednak podkreślić trzeba, że ten sposób szkolenia przyczynił się do tego, iż drużyny parowozowe duńskie są bardzo wysoko cenione, cieszą się ogólnym szacunkiem i poważaniem swych przełożonych, a w dodatku są bardzo dobrze wynagradzane. Życzyć by sobie wypadało, aby system szkolenia posunął się i w naszem kolejnictwie naprzód, jeżeli nie w tym rozmiarze co w Danji, to jednak nie powinien pozostać na tym poziomie, na jakim się obecnie znajduje. Przedewszystkiem palącą potrzebą w naszem kolejnictwie jest stworzenie odpowiednich szkół technicznych, w których kandydat mógłby nabyć wiedzę potrzebną do wykonywania swych obowiązków. Dodać wypada, iż przez czas przebywania w tej szkole otrzymuje kandydat pełne uposażenie, przywiązane do jego stanowiska. Po zdaniu egzaminu w szkole, kandydata przydziela się do służby parowozowej w charakterze pomocnika maszynisty. W przeciągu dwóch lat zdaje egzamin na maszynistę i stopniowo w miarę wolnych miejsc otrzymuje etat maszynisty.

Prawa emerytalne są nieco gorsze, jak w kolejnictwie polskiem, gdyż dotychczas nie zalicza się maszynistom i pomocnikom do wymiaru emerytalnego 1½ roku za 1 rok służby parowozowej. O przyznanie tego prawa Związek ten czynił i czyni w dalszym ciągu starania, jednakże narazie bez rezultatu pozytywnego. Prócz tego pracownicy kolejowi nie mają dotychczas prawa do 100% emerytury oraz mogą służyć tak długo, dopóki im zdrowie na to pozwala, t. j. nie ma ograniczeń do jakiego wieku wolno np. maszyniście pełnić służbę.

Ciekawy jest także sposób rozmieszczania sygnałów wjazdowych na stację. Teren, na którym są ustawione sygnały wjazdowe wynosi przestrzeń jednego kilometra, a mianowicie, jako pierwszy sygnał zwracający maszyniście uwagę, iż znajduje się w odległości jednego kilometra od głównego semaforu wjazdowego umieszczony jest słup z ustawioną skośnie płytą koloru niebieskiego. W odległości 200 mtr. od tego sygnału ustawiony jest drugi podobny sygnał z tą różnicą, iż ma dwie niebieskie płyty skośnie ustawione na słupie. Następnie o 200 mtr. od drugiego sygnału znajduje się podobny sygnał, jednakże z trzema ukośnie ustawionemi płytami. Od tego ostatniego sygnału w odległości 200 mtr., ustawiony jest sygnał ostrzegawczy w zupełności podobny do naszych sygnałów wjazdowych, tylko dużo niższy. W odległości 400 mtr. od sygnału ostrzegawczego ustawiony jest sygnał. główny wjazdowy. Światło zastosowane jest do sygnalizacji w tych samych kolorach, co w naszem kolejnictwie, z tą różnicą, że w sygnale ostrzegawczym światło jest urządzone w sposób migawkowy, mający na celu łatwiejsze orjentowanie się maszynisty. Sygnały, o których powyżej mowa mają zastosowanie do stacyj. Przystanki natomiast nie są zaopatrzone w sygnały ruchome, tylko w wskaźnik w rodzaju śmig od wiatraka, które są umieszczone na płycie drewnianej, pomalowanej na kolor biały i zmontowane na słupie odpowiedniej wysokości. Dodać należy jeszcze, że także sygnał ostrzegawczy umieszczony jest na tle białej płyty drewnianej celem łatwiejszego zauważenia go przy dziennem świetle.

Duńscy maszyniści urządzili dla gości zagranicznych wycieczkę maszyną dieslowską na przestrzeni 30 klm. poza Kopenhagę. Maszyna ta prowadzi pociągi osobowe normalnej wielkości z szybkością do 100 klm. na godz. W maszynie, o której mowa wmontowany był motor Diesla 6-cio cylindrowy, który służy wyłącznie do wytwarzania prądu elektrycznego, będącego właściwą siłą napędną. Maszyny te wprowadzone są w kolejnictwie duńskiem narazie tytułem próby, wobec tego o wynikach, względnie o rezultatach ich pracy narazie nic pewnego powiedzieć nie można.

W trakcie pracy ten t. zw. „Dieslowóz" wytwarza niemożliwy warkot i huk co, naszem zdaniem, wpływa szkodliwie na zdrowie obsługi.

W sprawach organizacyjnych dyskutowano na Zjeździe nad wnioskiem, zgłoszonym przez jedno z Kół, a domagającym się wystąpienia z Międzynarodowej Federacji Transportowców, do której Związek ten należy. Poszczegółowej dyskusji, w której przemawiało szereg delegatów i członków Zarządu Głównego wniosek ten olbrzymią większością głosów odrzucono. Za wnioskiem, t. j. za wystąpienie z I. T. F. głosowało siedmiu delegatów, przeciw wnioskowi, t. j. za pozostaniem w I. T. F. głosowało 93 delegatów.

Podkreślić należy, iż prócz solidarności międzynarodowej głęboko zakorzenionej wśród kolegów duńskich Związki Kolejowe Państw Skandynawskich, a mianowicie: Szwecji, Norwegji i Danji stworzyły unję pomiędzy sobą, polegającą na wspólnem popieraniu się w czasie walki strejkowej o poprawę bytu. Unja ta stworzona została celem finansowego, a w miarę potrzeby i czynnego poparcia walczących kolegów. Na ten cel związki kolejowe, należące do Unji wpłacają do wspólnej kasy jedną koronę miesięcznie od członka. Jest to tak zwany fundusz strejkowy, który służy wyłącznie do finansowania walki o poprawę bytu. Związek maszynistów duńskich nie wypłaca z kasy żadnych świadczeń natury finansowej z wyjątkiem pomocy prawnej w wypadkach kolejowych, natomiast przy wyjściu członka na emeryturę zwraca mu składaną przez niego jedną koronę na fundusz strajkowy, pod warunkiem, że fundusz ten nie został wydatkowany. W razie, gdy fundusz ten wydatkowano w pewnej części potrąca się członkowi Związku, wychodzącemu w stan spoczynku, przypadający na niego udział; resztę otrzymuje jako zwrot. Ogólna wkładka, prócz powyżej wymienionej wynosi od członka 4 korony miesięcznie. Organizacja Związku opiera się na następujących podstawach: cały Związek Maszynistów Duńskich tworzy dwie sekcje, a mianowicie sekcję maszynistów i sekcję pomocników. Zarządy sekcyj pomocników i maszynistów tworzą Zarząd Główny tak, że w Zarządzie Głównym jest połowa maszynistów i połowa pomocników. Zjazd wybiera tylko Prezesa Związku, Sekretarza i Skarbnika. Związek podzielony jest podobnie, jak u nas na Koła z tą różnicą, że w każdym Kole są dwie sekcje, jedna pomocników, druga maszynistów. Zarządy Kół składają się po połowie z pomocników i maszynistów. Sprawy należące do ich kompetencji uzgadniają na wspólnych posiedzeniach i występują solidarnie wobec administracji.

Po załatwieniu wszystkich spraw, objętych porządkiem obrad i wybraniu trzech członków Prezydium, w składzie dotychczasowym — delegaci zagraniczni, pomiędzy innemi i nasi przedstawiciele pożegnali tamtejszych kolegów przemówieniami. Zjazd zakończono drugą pieśnią maszynistowską, skomponowaną także przez jednego z członków Związku.

Wieczorem Zarząd Główny Związku Maszynistów Duńskich żegnał przedstawicieli zagranicznych uroczystą kolacją.

Na zakończenie jeszcze raz podkreślić wypada serdeczny stosunek i nadzwyczajną gościnność, jaką darzono naszych przedstawicieli, któremi opiekowano się aż do chwili wyjazdu z Kopenhagi. Podkreślić należy także serdeczny stosunek duńskich kolegów, specjalnie do Polaków, zwłaszcza z tego powodu, iż pierwszy raz maszyniści duńscy mieli możność zapoznania się i goszczenia przedstawicieli Maszynistów Kolejowych w Polsce. Uczestnictwo naszych delegatów w tym Zjeździe przyczyniło się w dużej mierze do propagandy Polski wśród tamtejszych kolegów, którzy mieli, jak to można było wyczuć z ich rozmów zupełnie fałszywe pojęcie o Polakach i o naszym kraju. Pojęcie to zaszczepione zostało prawdopodobnie przez czynniki nieprzychylnie usposobione do naszej narodowości.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

POSIEDZENIE ZARZĄDU GŁÓWNEGO.

Dnia 28 i 29 maja b. r. zebrał się Zarząd Gł. Z. Z. M. na zwyczajne plenarne posiedzenie. W posiedzeniu uczestniczyli wszyscy członkowie Zarządu Głównego oraz kol. kol. **Walusz i Konieczny** z Głównej Komisji Rewizyjnej.

Porządek obrad przedstawiony przez Prezydjum i przyjęty przez zgromadzonych obejmował:

1) **Sprawy postulatowe** w tem obniżka poborów o 15%, wstrzymanie etatów i awansów, zarządzenie M. K. w sprawie redukcji personelu, podwyższenie podatku dochodowego od uposażenia o 10%, zaliczenie Piotrkowa do miejscowości II klasy oraz kasowanie parowozowni.

2) **Sprawy organizacyjne** w tem ilostan członków, ustalenie daty Walnego Zjazdu, sprawozdanie ze Zjazdu Maszynistów Duńskich i t. p.

3) **Sprawy dyspozytorów:** w tem sprawa umundurowania dla zastępców dyspozytorów i wnioski Prezesa Sekcji Dyspozytorów.

4) **Sprawy finansowe** w tem sprawozdanie Kasy Organizacyjnej i K. O. E., bilans, wpływy wkładek członkowskich, budowa domu w Krakowie i t. p.

5) **Sprawy przekazane do decyzji Zarządu Głównego i wnioski Prezesów Okręgowych.**

Po odczytaniu protokółu z ostatniego posiedzenia Zarządu Głównego i protokułów z posiedzeń Prezydjum Prezes Zw. kol. **Borkowski** przywitał nowego Członka Zarządu Głównego kol. Maksymiljana **Spornego** z Poznania, który wszedł do Zarządu Głównego na miejsce kol. **Klewenhagena** Maksymiljana, wyrażając przytem życzenie, by współpraca ta przyniosła jaknajlepsze korzyści dla zorganizowanych członków. Równocześnie pożegnał dotychczasowego długoletniego członka Zarządu Głównego kol. **Klewenhagena** Maksymiljana i dziękując mu za długoletnią i owocną pracę dla organizacji.

Następnie wita kol. **Schabowskiego** Franciszka z Wilna, który stawił się na posiedzenie Zarządu Głównego, pomimo kontuzyj, odniesionych niedawno w katastrofie w Bezdanach. Imieniem Zarządu kol. Prezes złożył kol. **Schabowskiemu** serdeczne życzenia rychłego powrotu do zdrowia.

Kol. **Sporny**, dziękując Prezesowi za przywitanie oświadczył, iż pragnieniem jego jest pracować na nowem stanowisku z myślą o pomyślności Związku oraz zapewnić sobie w tej pracy życzliwość i poparcie całego Zarządu Gł. Kol. **Schabowski** dziękuje za ustne życzenia, złożone przez kol. Prezesa oraz za życzenia nadesłane imieniem Związku drogą telegraficzną. Następnie kol. **Spyt** wiceprezes Związku i prezes Okr. Krakowskiego zakomunikował zgromadzonym, iż zmarł w Krakowie długoletni członek, jeden z założycieli Z. Z. M. i pierwszy prezes Związku ś. p. kol. **Głowacki.** Pamięć ś. p. zmarłego uczczono przez powstanie z miejsc.

Następnie przystąpiono do punktu 1) porządku obrad, t. j. do spraw postulatowych ,które referowali Prezes i doradca prawny Związku. W swych referatach omówili wszystkie ostatnie zarządzenia Rządu względnie M. K. podkreślając przytem, że każde z tych zarządzeń w większym lub mniejszym stopniu krzywdzi pracowników państwowych, a w ich liczbie także i drużyny parowozowe. W dalszym ciągu podają do wiadomości starania Z. Z. K. czynione zarówno samodzielnie, jak też i wspólnie z innemi organizacjami pracowników państwowych celem usunięcia zła, które tych pracowników dotknęło. Starania te, na które składają się protesty Prezydjum, zbiorowe protesty wspólne organizacyj pracowniczych, rezolucje uchwalone i t p. nie odniosły, niestety, pożądanego rezultatu. Na zakończenie swych referatów podają do wiadomości, że w ostatnich dniach Rząd zredukował obniżkę poborów dla wojskowych zawodowych i funkcjonarjuszów Policji Państwowej z 15% na 5%, stwarzając przez to dwie kategorje pracowników, t. j. uprzywilejowanych i nieuprzywilejowanych, a cały ciężar sanacji Skarbu Państwa względnie równowagę budżetu zwalił na barki pracowników cywilnych, którzy swoją pracą przyczyniają się do dochodów Państwa, gdy przeciwnie zawodowi wojskowi i funkcjonarjusze policji dochodów Skarbowi nie przysparzają, konsumując dochody wypracowane przez pozostałych pracowników. Nad sprawozdaniem wywiązała się szczegółowa dyskusja, w której przemawiali wszyscy obecni, polecając Prezydjum nie ustawanie w pracy nad usunięciem krzywdzących zarządzeń bądź to samodzielnie bądź też w porozumieniu z innemi organizacjami. W przemówieniach swoich wyrażali mówcy zdziwienie i oburzenie z powodu dzielenia pracowników na uprzywilejowanych i nieuprzywilejowanych stwierdzając, iż ciężar ratowania Skarbu Państwa winien być rozłożony na wszystkich równomiernie, zastrzegając się jednak, że celem zapewnienia równowagi budżetu Rząd ma dość środków innych i nie potrzebował sięgać do poborów i tak już źle wynagradzanych pracowników. Dowodzi to, iż Rząd poszedł po linji najmniejszego oporu, wybierając drogę najłatwiejszą. Jako rezultat tej dyskusji uchwalono stosowną rezolucję.

Po wyjaśnieniu sprawy wypłaty dodatku mieszkaniowego w miejscowościach zaliczonych do wyższych klas (Piotrków Wieluń i Łuków). Prezes Związku poinformował zebranych o kasowaniu parowozowni, a mianowicie: Strzemieszyc w Dyr. Radomskiej i Jarosławia w Dyr. Lwowskiej oświadczył, iż likwidacja ta jest nieodwołalnie przez M. K. postanowiona i chodzi tylko o to, by translokowanym pracownikom do innych miejsc służbowych zostały przydzielone odpowiednie mieszkania i podkreślił, że w tem kierunku idą starania Związku.

2) Sprawy organizacyjne referował Sekretarz Generalny Związku, podając zebranym do wiadomości stan organizacyjny oraz ilostan członków naszej organizacji przyczem zaznaczył, iż organizacja nie traci na wpływach i utrzymuje się pomimo redukcji, przenoszenia w stan spoczynku i t. p. na dawnym poziomie.

Omawiając działalność opozycyjnego Związku. B. Z. Z. M. referent stwierdza, iż poza zwerbowaniem w okresie poprzednim kilkudziesięciu członków nie udało się opozycjonistom wyrządzić naszej organizacji żadnych dalszych szkód.

Działalność nowego Związku w sprawach postulatowych jest zupełnie nieznana, lecz ogranicza się do warcholenia, w niektórych ośrodkach naszej organizacji oraz do czynienia starań celem zwerbowania nowych członków, na co nie szczędzi się środków finansowych, niewiadomo z jakich źródeł czerpanych, a używanych na libacje i poczęstenki. Po przyjęciu powyższego sprawozdania do wiadomości dyskutowano nad ustaleniem daty zwołania XI-tego Walnego Zjazdu. W rezultacie uchwalono zwołać Walny Zjazd w dn. 6, 7, 8 i 9 sierpnia 1931 r. W końcu Prezes i Sekretarz Związku złożyli szczegółowe sprawozdanie ze swego pobytu na Zjeździe Maszynistów

Duńskich w Kopenhadze, zapoznając zgromadzonych z działalnością organizacyjną, uposażeniem i prawami tamtejszych kolegów. Referenci oświadczyli, iż na ten temat umieszczony będzie specjalny artykuł w najbliższym numerze „Maszynisty".

3) Sprawy dyspozytorów, a w szczególności zaś sprawę umundurowania dla zastępców dyspozytorów referował wice-prezes Związku kol. **Komorowski**, zapoznając obecnych z dotychczasowemi straniami czynionemi przez Prezydjum w M. K. przyczem zaznaczył, iż umundurowanie należy się wszystkim zastępcom prócz tych, którzy zostali przedstawieni przez administrację do zamianowania ich na stałe, jako dyspotorów. Następnie Prezes Sekcji Dyspozytorów kol. **Lisowski**, podał do wiadomości, iż daje się zauważyć dążność administracji kolejowej do obsadzania stanowisk dyspozytorów siłami technicznemi nie wywodzącemi się z grona maszynistów, podczas gdy dotychczas mianowano dyspozytorów tylko z pośród maszynistów przeważnie z pomiędzy zdyskwalifikowanych na skutek utraty zdrowia w ciężkiej służbie parowozowej. Zwraca się do Prezydjum, by się tą sprawą zainteresowało i zapobiegło temu przez odpowiednie wystąpienie w M. K. Następnie informuje, że w Dyrekcji Krakowskiej nie wypłaca się instruktorom przynależnego im ryczałtu miesięcznego. Do tej sprawy oświadcza Prezes Związku, iż należy nadesłać do Prezydjum ścisłe dane, a wtenczas Prezydjum nie omieszka wystąpić w obronie tych Kolegów w M. K.

Drugi dzień obrad.

Sprawy finansowe referował Skarbnik Związku, zapoznając zebranych z wpływami oraz wydatkami Związku zarówno z funduszów organizacyjnych, jak i z K. O. E. Stwierdza przytem, iż pomimo wpłacania wkładek z wolnej ręki stan wpływów nie ucierpiał. Natomiast na skutek stałego emerytowania członków Związku wypłaty z Kasy Odpraw nietylko, że się nie zmniejszają, ale stale wzrastają. Pomimo to jednak wszelkie, należne członkom świadczenia, są stale w pełnej wysokości regulowane i nie ma obaw, by członków z tego tytułu miał sspotkać jakiś zawód. Następnie referuje szczegółowo bilans Związku za rok 1930 zapoznając przy tej okazji obecnych ze szczegółami gospodarki finansowej prowadzonej przez Prezydjum, ze stanem gotówki oraz ze stanem majątku ruchomego i nieruchomego. Dla ułatwienia członkom Zarządu Głównego orjentacji wręczył każdemu z obecnych bilans wraz ze szczegółowemi załącznikami. Nad tą sprawą wywiązała się obszerna dyskusja w toku której stawiano szereg zapytań z prośbą o wyjaśnienie. W rezultacie bilans przyjęto i zatwierdzono jednogłośnie.

Następnie kol. **Spyt** złożył sprawozdanie dotyczące budowy domu w Krakowie, podając do wiadomość że plany są gotowe i czekają zatwierdzenia w urzędzie budowlanym. Sprawozdanie przyjęto do wiadomości odkładając budowę do czasu zatwierdzenia planów.

Po załatwieniu szeregu spraw przekazanych do decyzji Zarządu Głównego posiedzenie po dwudniowych obradach zakończono.

STAN MAJĄTKOWY
Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
na dzień 31 grudnia 1930 r.

STAN CZYNNY			STAN BIERNY	
Kasa		11.039.44	**Fundusz Kasy Odpr. Emer.** . . .	515.399.57
Banki			„ **Kasy Pośmiertnej** . . .	103.583.72
P. K. O. — r/k bieżący	3.086.14		„ **Rezerwowy**	100 000.—
Państwowy Bank Rolny	18.872.28	21,958.42	„ **Domu własnego** . . .	305.367.13
			„ **Inwenstycyjny**	129.403.03
Nieruchomości		904.788,27	„ **Amortyzacyjny**	42 139.92
			„ **Pomocy szkol. dla sierot po maszynistach** . . .	224.40
Ruchomości		50.999.59	**Długi hipoteczne**	227.418.01
Inwestycje nowe		337.540.41	**Wierzyciele**	89.550.55
Dłużnicy		187.260.20	**Akcepty**	500.—
		1,513.586.33		1.513 586,33
Weksle w portfelu (gwarancyjne)		21.000.—	Różni za kaucje	21.000.—

Skarbnik Związku: (—) **Sommerfeldt**
Przewodniczący Głównej Komis,i Rewizyjnej: (—) **Wierzbicki Władysław**
Prezes Związku: (—) **Borkowski Piotr**
Księgowy: (—) **A. Walewski**
Członkowie Głównej Komisji Rewizyjnej: —) **Konieczny Józef** (—) **Walusz Józef**

ZESTAWIENIE OBROTÓW
na r/ku Funduszu Kasy Odpraw Emerytalnych
za okres od dn. 1 stycznia do dn. 31 grudnia 1930 r.

	Wpływy z tytułu składek członk.	Wypłacone odprawy emerytalne	Koszty adm. $2^1/_2$% wpływów	Pozostałość na dzień 1 nast. m-ca
Saldo . . .	—	—	—	538.757,39
Styczeń . . .	34.382,98	34.054,—	859.57	538.226.80
Luty	23.344.09	28.982,—	583.60	532.005.29
Marzec . . .	35,510,86	32.982.—	887.77	533.646.38
Kwiecień . .	22,517,52	33.816.—	562.94	521.784.96
Maj	24,605,29	31.996.—	615.13	513.779.12
Czerwiec . .	30.048,28	31.000.—	751.20	512,076.20
Lipiec . . .	29,037 98	37.690.—	725,95	502,698.23
Sierpień . . .	29.031,06	45.775.—	725.78	485.228.51
Wrzesień . .	27,131.97	36.950.—	678.30	474.732.18
Październik . .	25.449.40	38.785.—	636.23	460,760,35
Listopad . . .	32,814,38	26.052.—	820.36	466.702.37
Grudzień . .	32.036,11	12 940.—	800.90	484.997,58
	345,909,92	391,022,—	8 647.73	
Odsetki 6% w stosunku rocznym od 1.I. do 31.XII. 30 r.				30.401.99
Saldo na 31.XII. 1930 r.				515 399.57

Przewodniczący Głównej Komisji Rewizyjnej: (—) **Wierzbicki Władysław**
Skarbnik Związku: (—) **Sommerfeldt**
Prezes Związku: (—) **Borkowski Piotr**
Księgowy: (—) **A. Walewski**
Członkowie Komisji Rewizyjnej: (—) **Konieczny Józef** **Walusz Józef**

WYPŁATY Z KASY GŁOWNEJ
W MIESIĄCU KWIETNIU 1931 R.

ODPRAWY EMERYTALNE.

Okręg Warszawski. Łódź-Kaliska — Dawidowicz Fr. 1.000 zł. — Warszawa-Gdańska — Kunz J. 400 zł. — Sosnowiec — Kosko A. 994 zł. — Piotrków — Mroczkowski L. 1.000 zł. — Warszawa-Wschodnia — Ostaszewski W. — 1.000 zł. — Kutno — Aulich I. 250 zł., Bielawski 200 zł., Marczyński J. 200 zł.

Okręg Radomski. Włodzimierz — Dobrzyński 994 zł., Ceredowski 994 zł., Sułkowski 1.000 zł., Szczepański 994 zł. — Kowel — Grabowski 982 zł. — Lublin — Rudomino 982 zł., Krusiński St. 994 zł., Sozański Wł. 994 zł. — Dęblin — Rolka P. 1.000 zł., Bracha L. 1,000 zł.

Okręg Wileński. Wołkowysk — Giedrojć W. 994 zł. — Brześć n/Bugiem — Mikulski I. 994 zł. Millewski A. 1.000 zł.

Okręg Poznański. Poznań — Szczepaniak Fr. 1.000 zł.

Okręg Gdański. Grudziądz — Kusz P. 958 zł.

Okręg Krakowski. Nowy-Sącz — Broda W. 988 zł., Büchs K. 994 zł. — Kraków — Pituła J. 994 zł. — Kraków-Płaszów — Du-

biel Fr. 1.000 zł. — Bielsko — Śliwka F. 994 zł., Łukawski K. 994 zł.

Okręg Lwowski. Tarnopol — Krzyszkowski M. 994 zł. — Lwów — Kociński M. 1.000 zł.

Okręg Stanisławowski. Stanisławów — Mazurek K. 994 zł.

ZAPOMOGI CHOROBOWE.

Okręg Warszawski. Warszawa-Główna — Prawdzik J. 74 zł. — Warszawa-Praga — Dembowski A. 78 zł. — Piotrków — Sobański W. 40 zł., Nowakowski W. 60 zł., Częstochowa — Moczarski J. 10 zł. — Łódź-Kaliska — Kolaciński K. 48 zł. — Kutno — Nowiński St. 64 zł., Błażewski K. 46 zł., Kołakowski M. 122 zł. — Ostrołęka — Filipczak K. 4 zł. — Koluszki — Studniarek 14 zł. — Aleksandrów — Skonieczny A. 62 zł.

Okręg Radomski. Kielce — Dłubak St. 88 zł. — Lublin — Dyszyński L. 62 zł., Bieliński P. 126 zł., Rzeczkowski B. 162 zł., Gaps St. 60 zł. — Kowel — Rymarczyk St. 174 zł., Jackowski K. 28 zł. — Chełm — Grodzki J. 66 zł.

Okręg Wileński. Wilno — Grzyb J. 68 zł., Szyffers M. 122 zł. — Wołkowysk — Stefanowicz M. 22 zł., Stefanowicz Fr. 100 zł.— Brześć n/Bug. — Brożek T. 156 zł., Łajczak T. 94 zł. Pawlonka J. 170 zł. — Grodno — Staruń I. 66 zł.

Okręg Poznański. Inowrocław — Niedzielski M. 86 zł.

Okręg Gdański. Bydgoszcz — Witkowski J. 184 zł., Zalewski L. 134 zł. — Grudziądz Kusz P. 32 zł. — Gdynia — Doraszewski Fr. 94 zł., Tytce R. 60 zł.

Okręg Katowicki. Katowice — Jaworski A. 30 zł., Kwaśniok J. 184 zł., Misko Fr. 182 zł. — Rybnik — Balcarek W. 80 zł.

Okręg Krakowski. Kraków — Antosz A. 52 zł. — Kraków-Płaszów — Kwaśny W. 68 zł., Samborski I. 46 zł., Wielgusz J. 52 zł. — Nowy Sącz — Orawiec R. 40 zł., Tarczanin J. 88 zł., Kiełcz M. 140 zł. — Dziedzice — Dziedzicki W. 30 zł., Wykupil Br. 30 zł., Kobiela P. 86 zł., Kamiński G. 134 zł. Tyrytko J. 38 zł., Wróbel W. 14 zł., Bielsko — Matawowski W. 22 zł., Jarosz R. 32 zł.— Rzeszów — Tota J. 24 zł., Różałowski W. 98 zł. — Tarnów — Kwiatkowski Fr. 96 zł., Urbański B. 32 zł.

Okręg Lwowski. Lwów — Kociński M. 54 zł., Piotrowski T. 88 zł. — Przemyśl — Wanac A. 60 zł.

OBRONY PRAWNE.

Okręg Warszawski. Warszawa-Praga — Rydzewski 400 zł. — Warszawa-Gdańska— Kubisz A. 300 zł. — Kutno — Gapiński W. 350 zł., Kotwica J. 50 zł., Zakrzewski D. 250 zł. — Łódź-Fabryczna — Tereba St. 300 zł.

Okręg Radomski. Zdołbunów — Pietkiewicz W. 75 zł.

Okręg Wileński. Brześć n/Bugiem — Zamorski A. 70 zł. — Białystok — Foke W. 800 zł.

Okręg Gdański. Gdynia — Stieler A. 54 zł.

Okręg Katowicki. Mysłowice — Bachen Fr. 37,50 zł.

Okręg Lwowski. Jarosław — Majlich J. 50 zł. — Lwów — Jura L. — 37,50 zł.

Okręg Stanisławowski. Czortków — Szwaja B. 200 zł.

ZAPOMOGI SUSPENDACYJNE.

Okręg Warszawski. Rysiński St. 93 zł., Wyszyński J. 93 zł., Rydzewski A. 93 zł., Nastaziak 177 zł.

Okręg Gdański. Lewandowski 93 zł

ZESTAWIENIE OGÓLNE:

Odprawy emerytalne	zł. 28.876.—
Zapomogi chorobowe	zł. 4.576.—
Obrony i porady prawne	zł. 2.974.—
Zapomogi suspendacyjne	zł. 549.—
Razem złotych	36.975.—

Wydatki, związane z budową domu we Lwowie wyniosły w kwietniu 1.867.54 zł.

PODZIĘKOWANIA

Wszystkim, którzy wzięli udział w pogrzebie ś. p. **Kwaśnego Władysława**, masz. par. **Kraków - Płaszów,** a w szczególności: Vice-Prezesowi Z. Z. M., p. Spytowi, pp. Prokopowi i Stawarzowi za okazanie mi w ciężkiej chwili tyle dowodów życzliwości, składam serdeczne „Bóg zapłać".

Stefanja **Kwaśna**
z dziećmi.

***

Wszystkim, którzy wzięli udział w oddaniu ostatniej posługi nieodżałowanemu mężowi mojemu ś. p. Józefowi **Zubie**, pomocnikowi maszynisty par. Włodzimierz, — a w szczególności p. Rosiakowi, orkiestrze kolejowej, oraz kolegom i przyjaciołom — niech Bóg stokrotnie wynagrodzi.

Żona.

JASTRZĘBIE-ZDRÓJ

UZDROWISKO W WOJ. ŚLĄSKIEM

Dom wypoczynkowy Spółdzielni Maszynistów

Okręgu Katowice

przyjmuje zgłoszenia na pobyt w sezonie bieżącym.

JASTRZĘBIE - ZDRÓJ posiada kąpiele solankowe (solanka jodowo-bromowa), bromowe i kwasowęglowe oraz dysponuje najnowszymi aparatami leczniczemi i djagnostycznymi.

W JASTZĘBIU - ZDROJU leczyć można następujące choroby: dziecięce (zołzy, skrofuły), reumatyzm, gruźlica kości i stawów, przewlekłe nieżyty (katary) dróg oddechowych, choroby kobiece, schorzenia serca, choroby przemiany materji i naczyń krwionośnych (skleroza) i t. p.

Jedyne miejsce dla wypoczynku

JASTRĘBIE - ZDRÓJ położone jest w zdrowej, podgórskiej okolicy, zdala od okręgów przemysłowych i górniczych.

Członkom Związku Zaw. Maszynistów Kolejowych przysługuje cennik ulgowy za mieszkanie i utrzymanie, tudzież zniżki w cenach kąpieli i innych zabiegów leczniczych.

Pobyt nadzwyczaj tani, dostępny dla pracowników państwowych. Ulgi dla rodzin z dziećmi.

Po informacje szczegółowe należy się zwracać do Zarządu Spółdzielni Domu Wypoczynkowego

KATOWICE, Kamienna 11. Centrala Światła P. K. P.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona — zł. 400.—, ½ strony — zł. 250.—, ⅓ strony — zł. 180.—, ¼ strony zł. 150.—, ⅛ strony — zł. 85.—, $^1/_{16}$ strony — zł. 45.—.

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow.: Henryk Sommerfeldt.

Odbito w drukarni „Robotnika", Warecka 7.